



5 LUOGHI COMUNI SULL'ELETTRICO A CUI "STACCARE LA SPINA"

La disinformazione ha sempre trovato terreno fertile nei temi che generano dibattito e divisioni, evolvendosi con il cambiare delle priorità sociali e mediatiche. Negli ultimi anni, il clima è diventato un bersaglio privilegiato, complice l'intensificarsi di eventi estremi e la crescente attenzione sull'urgenza climatica. Anno dopo anno, si infrange il record per l'estate più calda della storia, come certificato dai dati di [Copernicus](#) per il 2024 che hanno visto superare di +0,72 gradi la temperatura più alta mai registrata nel 2023. Se parliamo di surriscaldamento globale, è imprescindibile mettere nel piatto anche temi come la mobilità sostenibile, e in particolare quella elettrica, emersa tra i principali dibattiti esposti a distorsioni e attacchi.

Non è una novità: il fenomeno è stato oggetto di analisi nei rapporti precedenti sulla mobilità sostenibile, eppure si rinnova continuamente, assumendo nuove forme e strategie. Spesso si tratta di luoghi comuni, diffusi anche in buona fede da persone non informate sui rapidi sviluppi della tecnologia. Vediamone alcuni.

1. L'auto elettrica costa molto di più rispetto alle altre auto

Le auto elettriche hanno un costo iniziale generalmente più alto rispetto a quelle a combustione, ma risultano più economiche nel lungo periodo. I **minori costi di gestione**, come l'assenza di spese per carburanti fossili e la manutenzione ridotta grazie alla semplicità (in rapporto alla componentistica) del motore elettrico, contribuiscono a compensare rapidamente l'investimento iniziale. Anche le [sovvenzioni statali](#) giocano un ruolo chiave. Inoltre, entro il 2027, secondo una [previsione effettuata dal centro di ricerca Gartner](#) i costi di produzione delle auto elettriche saranno inferiori a quelli dei veicoli tradizionali, favorendo un ulteriore abbassamento dei prezzi. Tuttavia, va considerato che le riparazioni, specie in caso di danni significativi, potrebbero essere più costose, rendendo necessario bilanciare i vantaggi economici con eventuali spese impreviste.

2. Se vado in vacanza in Italia, le colonnine elettriche non ci sono

Contrariamente alla credenza diffusa, l'Italia sta facendo significativi progressi nell'implementazione di infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici. La rete delle colonnine





su suolo pubblico è in continua crescita (nel capitolo 1.4 riportiamo i dati aggiornati al 2024), così come quella di strutture alberghiere e ristoranti. Secondo i dati di [Eviaggio](#), sono oltre **2300 le strutture** che offrono questo servizio ai turisti, con il Trentino-Alto Adige in testa grazie a più di 550 stazioni di ricarica, seguito dalla Lombardia con quasi 300 e dal Veneto con 250. La presenza di colonnine di ricarica è ormai un fattore distintivo, in grado di rendere una struttura più competitiva e attrattiva per i viaggiatori "full electric". La crescente attenzione al turismo sostenibile è evidenziata anche dalla guida "[Alberghi e ristoranti d'Italia 2024](#)" del Touring Club Italiano, che include una nuova sezione dedicata a 50 luoghi certificati come "Electric Friendly", selezionati per il loro impegno nella sostenibilità, l'efficienza energetica e la disponibilità di punti di ricarica. Questo dimostra che l'Italia sta rispondendo alla sfida della mobilità elettrica anche nel settore turistico.

3. Le auto elettriche non hanno un'autonomia sufficiente a compiere grandi viaggi

La credenza che le auto elettriche non abbiano sufficiente autonomia è ormai superata dai dati. Secondo l'[Elaborazione Motus-E su dati EV-Volumes](#), l'86% delle auto elettriche sul mercato garantisce un'autonomia adeguata per coprire oltre il 98% degli spostamenti quotidiani dei cittadini europei, come evidenziato da una ricerca del 2022 su 46.000 veicoli in 17 Paesi.

Dal 2015 al 2024, l'autonomia media delle auto elettriche in Europa è cresciuta del 91%, passando da 211 km a 400 km, con modelli che ora superano i 700 km. Considerando che in Italia la percorrenza media giornaliera è di 37 km, le auto elettriche rispondono ampiamente alle esigenze quotidiane. Per le lunghe distanze, l'espansione delle infrastrutture di ricarica, con colonnine sempre più potenti, completa il quadro, rendendo la mobilità elettrica una soluzione pratica ed efficiente.

4. I tempi di ricarica sono infiniti

La risposta in questo caso è dipende. La [durata della ricarica dipende da diversi fattori](#), ma grazie ai progressi nell'infrastruttura e nei veicoli stessi, i tempi sono sempre più ridotti e adatti a diverse esigenze. Le stazioni ultrafast, oggi diffuse anche sulle autostrade italiane, permettono di ricaricare l'80% della batteria in tempi che vanno dai 18 ai 30 minuti, come dimostrano i modelli Hyundai Ioniq 5 e Kia EV6 (18 minuti) o Porsche Taycan e Audi e-tron GT (22 minuti). Si tratta del tempo di una breve pausa in autogrill. Anche per chi utilizza la ricarica domestica, con una Wall Box da 7,4 kW si può ricaricare completamente una batteria di dimensioni medie in poche ore, più che sufficiente per coprire gli spostamenti quotidiani. Infine, per utilizzi prevalentemente cittadini, molte auto elettriche possono raggiungere una carica significativa con potenze più basse, come quelle delle colonnine da 22 kW, o anche tramite normali

prese Schuko durante la notte. Grazie alle diverse opzioni disponibili, i tempi di ricarica si adattano ormai a qualsiasi esigenza di mobilità, confutando l'idea che siano un ostacolo insormontabile.

5. Se fa freddo, le auto elettriche si scaricano subito

Nonostante il luogo comune che vede le auto elettriche inefficaci al freddo, la realtà è ben diversa: le batterie al litio subiscono una riduzione temporanea dell'autonomia alle basse temperature, ma con alcuni accorgimenti è possibile ottimizzarne l'efficienza. Studi come quelli di [Recurrent](#), su oltre 10.000 veicoli in tutti gli Stati Uniti, e [Geotab](#), con 4.200 auto monitorate, dimostrano che, pur con perdite variabili (fino al 40% tra -1 e -7 °C e fino al 50% a -15 °C), l'autonomia resta sufficiente per la maggior parte degli utilizzi quotidiani. Le principali cause sono il rallentamento delle reazioni chimiche nelle batterie e l'energia necessaria per riscaldare l'abitacolo. Tuttavia, adottando pratiche come il preriscaldamento del veicolo mentre è in carica, la regolazione della temperatura interna con sedili e volante riscaldati e l'uso di modelli dotati di pompa di calore, si possono contenere significativamente le perdite di autonomia. Inoltre, i progressi tecnologici rendono le batterie sempre più performanti anche in climi estremi, ridimensionando il problema. Con la giusta consapevolezza, il freddo non è un ostacolo all'uso delle auto elettriche.

FONTI DELL'ARTICOLO

Qualenergia - Batterie e freddo, AXA, Qualenergia - Costi auto elettriche, Sorgenia, Gartner, Touring Club Italiano, Motus-e, Enel X, Recurrent, Geotab